



Hur skaffar man pengar till nya spårvägar?

Och vad är FODRAL?

Spårvägar ser man inte mycket av i Sverige. Men intresset har ökat kraftigt under flera år, och med det även frågorna: Hur ska man göra? Och framförallt: Varifrån ska pengarna komma?

Det är här FODRAL kommer in.

FODRAL står för "Organisation för finansiering och drift av lätt spårtrafik i Sverige". Det är ett forskningsprojekt som drivs av trafik konsulterna Trivector Traffic, med forskningsmyndigheten Vinnova som finansier.

Växande intresse, och många frågor

Lätt spårtrafik – i praktiken spårvägar – hör än så länge till sällsyntheterna i Sverige. Men intresset är stort och växande. Alla svenska städer som idag har spårvägar planerar att bygga ut. Och på andra håll undersöker man möjligheten att införa spårvagnar och annan lätt spårtrafik, även regionalt, mellan städer.

Men hur ska man göra? Hur ska de offentliga aktörerna lägga upp ägandet, driften och finansieringen av sådan trafik? Det är den stora frågan som FODRAL ska svara på. Situationen kommer annars i framtiden att vara som idag – en allmän rådsvillhet, som gör att spårprojekten inte kommer längre än till planeringsstadiet.

Största hindret, och hur man kommer runt det

Det största hindret just nu är finansieringen. Arbetet med FODRAL har resulterat i ett antal förslag för hur man kommer runt detta hinder. Här är några exempel:

- ▶ Staten kan vara generösare – och tydligare – vad gäller tilldelningen av pengar till lokal och regional spårtrafik.

Det kan t ex uppnås genom att Banverket får i uppgift att dela ut statsbidrag eller att upprätta ett nationellt program för lokala och regionala spårsatsningar, ett program som också kan fungera som övergripande instans för alla spårvägsansökningar.

- ▶ Finansiering av regional och lokal spårtrafik underlättas genom att inte bara staten, utan även kommuner, regioner och landsting, får bidra med pengar. Den typen av lösning kan kräva en skatteväxling, så att staten som kompensation t ex överlåter vissa beskattningsrättigheter till kommunerna (jämför med turerna kring fastighetsskatten).

Denna lösning kan med fördel kombineras med att lokala avgifter – markexploateringsavgifter, kommunala fastighetsavgifter, trängselavgifter, parkerings-

avgifter m m – helt eller delvis används till finansiering av ny spårtrafik.

- ▶ Privata företag som drar nytta av investeringar i spårtrafik bör även vara med och finansiera den.

Genom att planera in kollektivtrafiken i tidigare skeden i samhällsbyggnadsprocessen kan kommunerna ta del av kommande stegringar av markvärdet, och företagen kan till exempel vara med och betala för de anställdas möjlighet att ta sig till och från arbetet med kollektivtrafiken.

- ▶ Hitta sätt för att använda avgifter från vägtrafiken – exempelvis trängselavgifter – till att förbättra kollektivtrafiken.

En nödvändig åtgärd i sammanhanget är att ta bort diverse juridiska och administrativa hinder. Till exempel skulle man kunna göra om trängselskatten från en statlig skatt till en kommunal avgift.

- ▶ Skapa olika kanaler – nätverk, webbplatser, konferenser m m – för att sprida kunskap om dessa trafikformer, deras nyttor och kostnader. Målgruppen bör vara så bred som möjligt och omfatta både politiker och allmänhet, och både den privata och offentliga sektorn.

Den kanske viktigaste insikten att sprida är hur planeringsprocessen genom tydliga organisations- och finansieringsmodeller får till effekt att planerna verkligen genomförs.

För dig som vill veta mer

Vill du veta mer, så rekommenderar vi ett besök på webbplatsen Lätta spår, www.lightrail.se. Här publiceras rapporter från utvecklingen inom FODRAL. Här kan du också ta del av nyheter om lätt spårtrafik, och fördjupa dig i exempel på trafik, organisation och finansieringsformer från hela världen.

Välkommen!